

otrzymano 12. 07. 2016

OTRZYMANO

12 -07- 2016



URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
Biuro Drogownictwa i Komunikacji
Inżynier Ruchu m.st. Warszawy

ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa, tel. 22 443 06 25, 22 443 06 26, faks 22 443 06 32
sekretariat.ir@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

Warszawa, 20.06.2016 r.

BD-IR-IS.7223.640.2016.KKI

L.p.: 486/16

**PC-Projekt
ul. Zielone Zacisze 1/341
03-294 Warszawa**

Dotyczy: Projektu drogi rowerowej przy ulicy Żwirki i Wigury w Warszawie na odcinku ul. Wawelska – Lotnisko Chopina – Etap 1 i 2.

W związku ze złożonymi do zatwierdzenia projektami stałej organizacji ruchu oraz sygnalizacji świetlnej dla skrzyżowań zlokalizowanych na ciągu ul. Żwirki i Wigury (etap 1 i 2) oraz w związku z faktem, że Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015r. (obowiązujące od 08.10.2015r.) zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach w ramach wprowadzania różnego rodzaju udogodnień dla rowerowych uczestników ruchu drogowego wprowadziło zmiany w zasadach tworzenia podstawowych faz ruchu w programach sygnalizacji świetlnej (Załącznik nr 3, pkt. 8.3.2.) m.in. w kwestii kolizji strumień rowerowy – strzałka skrętu warunkowego, traktując ww. kolizję jako niedopuszczalną w sterowaniu sygnalizacją świetlną, uprzejmie informuję, że w związku z falą krytyki i negatywnych opinii mieszkańców na działania polegające na likwidacji strzałek skrętu warunkowego w sytuacjach w których występuje ww. kolizja, wszystkie nowo zatwierdzane projekty sygnalizacji świetlnych powinny zawierać rozwiązania, w których ograniczono do minimum likwidację stosowania strzałek skrętu warunkowego.

W związku z powyższym w przedstawionych przez Państwa do zatwierdzenia

dokumentacjach należy wprowadzić stosowne zmiany w sterowaniu sygnalizacją świetlną polegające na przedstawieniu rozwiązania podstawowego zawierającego wg zasady:

- rozdzielenie obsługi sąsiadujących ze sobą grup pieszych i rowerowych;
- zastosowanie detekcji rowerowej (wyłącznie automatycznej) na przejazdach rowerowych wzdłuż jezdni głównych (tam gdzie taka detekcja nie była dotychczas stosowana);

- akomodowanie wszystkich grup rowerowych (R) oraz grup obsługujących strzałki skrętu warunkowego (S) wg zasady:


- brak (R) i brak (S) = obsługa (R);
- brak (R) i zapotrzebowanie na (S) = obsługa (S);
- zapotrzebowanie na (R) i brak (S) = obsługa (R);
- zapotrzebowanie na (R) i zapotrzebowanie na (S) = obsługa (R) na czas minimalny zapewniających przejazd przy prędkości 4,2 m/s, a następnie obsługa (S).

Niemniej pragnę poinformować, że do projektu należy dołączyć jako rozwiązanie rezerwowe projekty opracowane wg dotychczas stosowanych zasad tj. z likwidacją lub ograniczeniem funkcjonowania strzałek skrętu warunkowego w przypadku występowania kolizji ze strumieniem rowerowym (bez rozdzielania w czasie obsługi sąsiadujących ze sobą grup pieszych i rowerowych). Sugeruje się, aby w celu zminimalizowania ilości algorytmów sterowania przedstawić jedynie dwa algorytmy (izolowany i koordynowany), które w swojej strukturze uwzględniać będą zmienną określającą czy realizowane jest rozwiązanie podstawowe czy rezerwowe.

Do wiadomości:

Zarząd Transportu Miejskiego
ul. Żelazna 61
00-848 Warszawa

Zarząd Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa


DZIAŁ INŻYNIERII
BIURO INŻYNIERII WIAKOMUNIKACJI
INŻYNIER ARCHIM. ST. WARSZAWY
Janusz Galas